

# Debatte

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **105 (2018)**

Heft 6: **Lehm : der Sprung zum urbanen Massstab**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

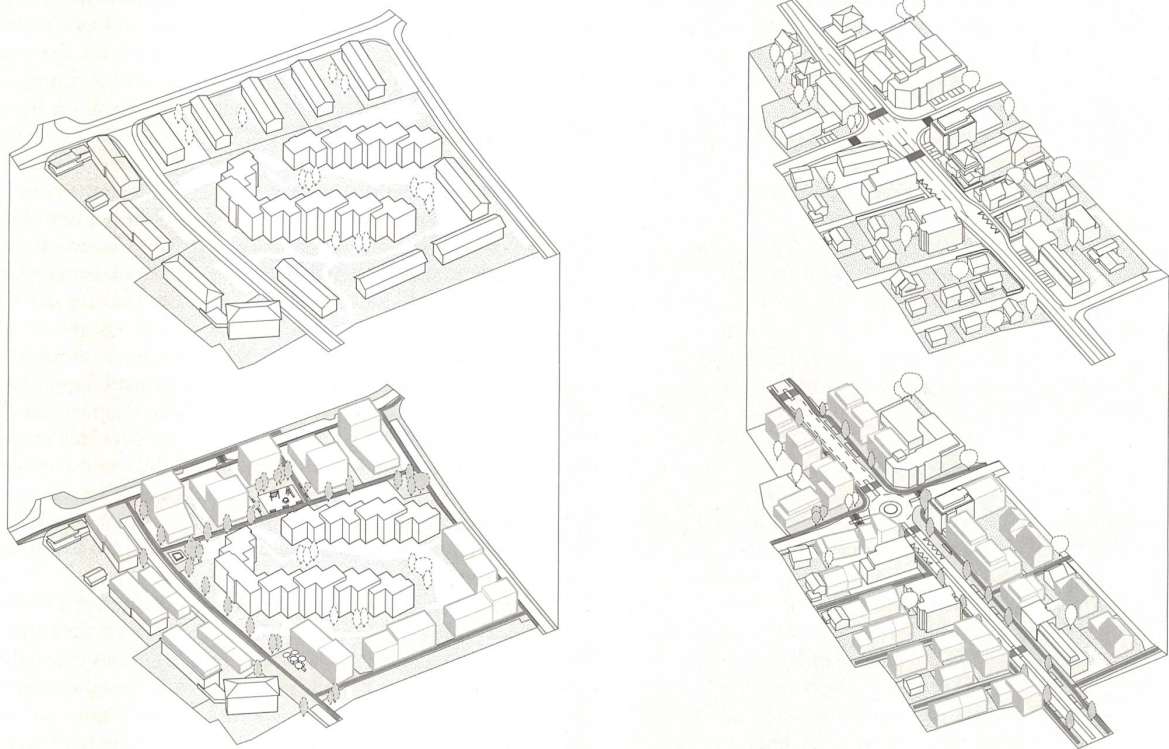
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Nachverdichtung findet Akzeptanz, wenn sie konkrete Mehrwerte für alle mit sich bringt, vor allem mittels Aufwertung öffentlicher Freiräume: Musterstudien zu den Themen Hauptstrasse, Wohnüberbauung aus: Metron Brugg, *Die 10-Millionen-Schweiz, Städtebau als Strategie der Innenentwicklung*, Themenheft 2016.

*Beat Suter*, Raumplaner bei Metron Raumentwicklung in Brugg, plädiert für Städtebau als Strategie der Innenentwicklung. Der Ruf nach innerer Verdichtung stösst in der Agglomeration nur dann auf offene Ohren, wenn er mit greifbarem Mehrwert für die Bewohnerinnen und Bewohner einhergeht. Das verlangt einen Ansatz, der nicht an der Parzellengrenze haltmacht, sondern den Kontext mitdenkt und die Aufwertung von Strassenräumen sowie die Aktivierung von Freiflächen im Blick hat. Damit ergänzt Suter die Debatte zum Planen und Bauen in der Agglomeration um eine methodische Sichtweise. → S. 45

## Wunderland Agglomeration

### Unfertig, unvollkommen und überraschend

Der Übergang von der Kernstadt zur Agglomeration ist fließend und orientiert sich nicht an politischen Grenzen. Unter Stadt verstehen wir bauliche Dichte, intensives Stadtleben und baulich gefasste Strassen- und Freiräume. Städtische Räume sind über mehrere Generationen entstanden und haben bereits grundlegende Erneuerungen und Verdichtungen erlebt, Nachbarschaften sind langsam gewachsen, die Generationen und Lebensformen sind durchmischt. Quartiere mit Geschichte sind beliebt und ihre Bewohnerschaft verteidigt sie gegen Investorenangriffe.

Wenn wir Agglomeration beschreiben und wahrnehmen, sehen wir ein grossräumiges Konglomerat aus Strassen, Bahnlinien, unterschiedlichsten Wohnbauten, Gewerbegebieten und Freiräumen, durchsetzt mit Landwirtschaft und Baustellen. Die Agglomerationen sind in

weiten Teilen ein Produkt der letzten 60 Jahre. Sie sind in jeder Beziehung unfertig und geprägt durch das Nebeneinander statt das Miteinander. Die städtebaulichen Qualitäten sind hier weniger offensichtlich, aber sie sind da: Sie liegen in den kleinen, örtlichen Lebenswelten und nicht im grossen Panorama. Die Wahrnehmung springt hin und her zwischen dem unüberschaubaren Ganzen und den immer wieder überraschenden Teilen. Caspar Schärer schickt uns in seinem Debattenbeitrag auf «Agglowanderungen», um unvoreingenommen die Vielfalt in den Stadtlandschaften zu erkunden. Er fordert, sich auf die Agglo einzulassen und die Etikette mit Stolz zu tragen: Das Unfertige und Unvollkommene als Nährboden einer historischen Entwicklungschance. Ich schliesse mich gerne seiner Expedition an!

### Gut gemeint und wohl geplant

Die Agglomerationen sind ein unverblümter Spiegel unserer Gesellschaft und unserer kommunalen Planungsmechanismen. Sie sind das Ergebnis gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Bedürfnisse und Wirkungsketten, ein Produkt solider

schweizerischer Kommunalplanung, politischer Entscheide, Investitionen und Realisierungen. Wir haben in den vergangenen 60 Jahren nicht Städte gebaut, sondern ein Stückwerk aus expandierenden Siedlungsräumen. Das Resultat basiert auf gut gemeinten und wohl überlegten raumplanerischen Vorgaben. Und natürlich war die enorme Wertsteigerung des Bodens durch die Einzonungen ein unaufhaltsamer Treiber des Flächenverbrauchs.

Raumplanerisch geregelt wurde, was man in den 1960er und 70er Jahren als wichtig wertete: Strassen, Zonierung, Parzellierung, die «Regelbauweise» – jeder darf das gleiche und gleich viel. Nicht der Städtebau nahm eine Schlüsselrolle ein, sondern die Ausnützungsziffer und die Verkehrsplanung. Die Landschaft wurde mittels Strassen erschlossen, und die Bauten widerspiegeln die hinterlegten Bauvorschriften. Das Instrumentarium der Orts- und Verkehrsplanungen hatte nur selten etwas mit einer städtebaulichen Idee zu tun. Im abrupten Nebeneinander

von Verkehrsinfrastrukturen, Bauzonen und Restlandschaften begründet sich denn auch unsere kritische Gesamtwahrnehmung der Agglo.

#### Je zentraler, umso dichter

Die Schweiz wächst weiterhin, die Gesellschaft verändert sich, in den Prognosen taucht die 10-Millionen-Schweiz auf. Wir haben uns mit der RPG-Revision 2013 endlich dazu durchgerungen, den Siedlungsraum verbindlich zu begrenzen. In den inzwischen revidierten kantonalen Richtplänen hat sich die Haltung durchgesetzt, dass der überwiegende Teil des Wachstums in den Städten und in den gut erschlossenen Agglomerationsräumen erfolgen soll.

Als wichtigster Parameter der Zuordnung der Wachstumsanteile hat sich der öffentliche Verkehr durchgesetzt: Bestens mit dem ÖV erschlossene Orte und Korridore sollen am meisten wachsen. So weit, so gut. Doch die einfache Formel stösst spätestens heute auf den bestehenden Stadt- und Agglomerationsraum, auf konkrete Gemeinden und ihre oft zu

starrten Ortsplanungen, welche die angestrebten Veränderungen nicht aufnehmen können. Die Aufgaben einer gelenkten Transformation und hochwertigen Verdichtung stellen sich für viele Gemeinden neu.

#### Transformieren, verbinden und aufwerten

In den Agglomerationsgemeinden gibt es tatsächlich jede Menge unfertige, unvollkommene, unzureichend genutzte und trotzdem gut erschlossene Siedlungsräume. Die Agglomerationsgemeinden sind voller Potenziale, häufig an zentralen Lagen, häufig mit Bedarf an Siedlungserneuerung und Umstrukturierung. Diese Gebiete sind oft auch belastet durch Konflikte mit unwirtschaftlichen und lärmbelasteten Strassenräumen, fehlenden Fuss- und Veloverbindungen, Defiziten bei den Freiräumen. Den vielen qualitativ defizitären Potenzialräumen im Agglomerationsgebiet stehen jedoch auch viele intakte, durchgrünte Quartiere und geschätzte Siedlungen gegenüber.

Eine von Metron begleitete Umfrage zur gesellschaftlichen Akzeptanz der Dichte im Kanton Zürich<sup>1</sup> zeigte, dass Verdichtung kein Selbstläufer ist: Der überwiegende Teil der Befragten ist mit der eigenen Wohnsituation zufrieden, in den Agglomerationsgemeinden ebenso wie in den Städten. Ohne Mehrwerte für die Bewohnerschaft, die Nachbarschaft und die ganze Gemeinde steht die Bevölkerung der Verdichtung skeptisch gegenüber. Mehrwerte können in der Verbesserung der Lärmproblematik (wohl das grösste Übel in den Agglos), des Wohnungsangebots, der Freiraumsituation, der Mobilität und der Nahversorgung liegen. Das Erfolgsrezept heisst «Qualitäten erhalten – Defizite beheben – Mehrwerte schaffen».

#### Prototypen für die Agglomeration

Es ist eine fantastische Aufgabe, städtebauliche Konzepte in Agglomerationsräumen zu entwerfen. Jede Ausgangslage ist einzigartig, die Lösungsmöglichkeiten sind offen. Die

HOLZBAU BEGINNT IM KOPF

# RENGGLI

HOLZBAU WEISE

## Holz – Sinnvoller Rohstoff für anspruchsvolle Bauten

Der natürliche Baustoff Holz ist flexibel, nachhaltig und universell einsetzbar. Pur oder in Verbindung mit Stahl und Beton.

Ihre Architekturidee bearbeiten wir als Holzbaupartner mit Leidenschaft, Verstand und Liebe zum Detail.

[www.renggli.swiss](http://www.renggli.swiss)

aus den örtlichen Gegebenheiten abgeleiteten Gestaltungsmöglichkeiten sind immer wieder überraschend und vielversprechend. Zentrales Thema ist immer, mit den städtebaulichen Mitteln eine Gesamtlösung zu entwickeln, die höhere Dichte mit zusätzlichen Qualitäten vereint. Die Wahl der baulichen Typologien begründet sich aus der spezifischen Entwicklungsstrategie der unterschiedlichen Orte. Für die Gesamtqualität sind aber häufig die Freiräume, die Verkehrsräume und die Mobilitätsstrategien entscheidend.

Unter dem Titel *Städtebau als Strategie der Innenentwicklung* hat Metron fiktive Prototypen skizziert, die Lösungsansätze für häufige Aufgabenstellungen aufzeigen.<sup>2</sup> Den Prototypen gemeinsam ist die Verbindung einer höheren Dichte mit der Stärkung der Orte und der Identität. Dazu sind immer gebietsweise Betrachtungen erforderlich. Die Auswahl der Prototypen sehen wir auch als To-do-Liste der zukünftigen Ortsplanungen. Meist geht die Innenentwicklung von unbefriedigenden Zentrumsgebieten aus mit ihren unwirtschaftlichen Hauptstrassen und von Potenzialen für die Verdichtung und Stadtraumaufwertung. Weitere typische Handlungsräume sind die Siedlungen mit Erneuerungsbedarf aus den 1960er und 70er Jahren. Zudem können Brachen, unternutzte Areale, Stadtlandschaften und Freiraumstrukturen neu interpretiert, aktiviert und ergänzt werden.

Die Begrenzung auf die Parzelle oder ein einzelnes Projekt funktioniert nicht mehr. Gute städtebauliche Gesamtkonzepte erzeugen ihre Wirkung gerade durch das übergreifende Verbinden der Aspekte Verkehr, Freiraum, Architektur und Sozialraum. Die Transformation basiert somit nicht mehr auf einem abstrakt vorgegebenen raumplanerischen Regelwerk, sondern auf dem integralen, städtebaulichen Lösungsansatz. Wenn bisher galt: «Städtebau folgt Raumplanung», so gilt neu: «Raumplanung folgt Städtebau».

#### Ideenvielfalt und Dialog

Die Komplexität der Innenentwicklungsräume und die planerischen Anforderungen verlangen neue Planungsmethoden. Als Königsweg haben sich städtebauliche Verfahren und insbesondere die Methode der Testplanung bewährt. Mit ihnen gelingt es, Ideenvielfalt, ausge-

zeichnete Lösungsansätze und einen intensiven Dialog zu vereinen. Die überzeugenden Konzepte zeichnen sich durch ihre interdisziplinäre Herleitung aus. Neben den Disziplinen Architektur und Landschaftsarchitektur ist die Verkehrsplanung besonders gefordert. Für die Integration der Verkehrsansprüche in die verdichteten Stadtquartiere sind innovative Verkehrslösungen und stadträumliches Fingerspitzengefühl erforderlich – auch auf Seite der Behörden. Als Alternative zu den Testplanungen können bei begrenzten Aufgabestellungen oder in kleineren Gemeinden auch Workshopverfahren mit Einzelstudien zu guten Lösungen führen. Entscheidend sind auch in diesen weniger aufwändigen Verfahren der Dialog, die intensive Auseinandersetzung aller Beteiligten und das daraus entstehende gemeinsame Verständnis für die städtebaulichen Lösungsansätze.

Der Dialog legt den Boden für die Akzeptanz neuer Ideen und Ansätze. Eine neue Planungskultur in den Agglomerationsgemeinden beginnt denn auch mit dem Mut zu Dialog und Partizipation. Aus der Wahrnehmung von Vielfalt und Einzigartigkeit entstehen überraschende Lösungen und die vielen Geschichten der Agglo können fortgeschrieben werden. — *Beat Suter*

1 Kanton Zürich (Hg.), *Akzeptanz der Dichte*, Verfasser: Metron Raumentwicklung AG, Anovum GmbH, HSLU, Zürich 2014.

2 Metron Themenheft, *Die 10-Millionen-Schweiz, Städtebau als Strategie der Innenentwicklung*, Brugg 2016.

#### Debattebeiträge zum Thema Agglomeration:

- wbw 5–2018  
Barbara Lenherr und Reto Pfenninger, *Intelligent «zersiedeln» statt undifferenziert verdichten*  
wbw 4–2018  
Caspar Schärer, *Macht Agglowanderungen!*  
wbw 1/2–2018  
Michael Hauser, *Stadtwerden als Wechselwirkung vor Ort*  
wbw 11–2017  
Jürg Sulzer, *Stadtquartiere statt Siedlungen*  
wbw 9–2016  
Andreas Hofer, *Inselurbanismus*

# Bitte nicht rauchen.



## \* Die Luft ist rein: mit TGA von HELIOS.

Wir gewöhnen allen Bauwerken das Rauchen ab: mit Know-how und einem kompletten System, das bei der Planung anfängt und bei der Abnahme von Anlagen noch lange nicht aufhört. Und natürlich mit einem unvergleichlich breiten Sortiment für praktisch alle Einsatzbereiche und die Temperaturklassen F 300, F 400 und F 600. Auch bei komplexen Anwendungen wie Rauchschutz-Druckanlagen, Spüllüftungsanlagen für Treppenhäuser und Gaswarnanlagen rauchen höchstens unsere Köpfe, damit wir Ihnen zur Sicherheit immer die beste Lösung anbieten können.

[www.helios.ch](http://www.helios.ch)

